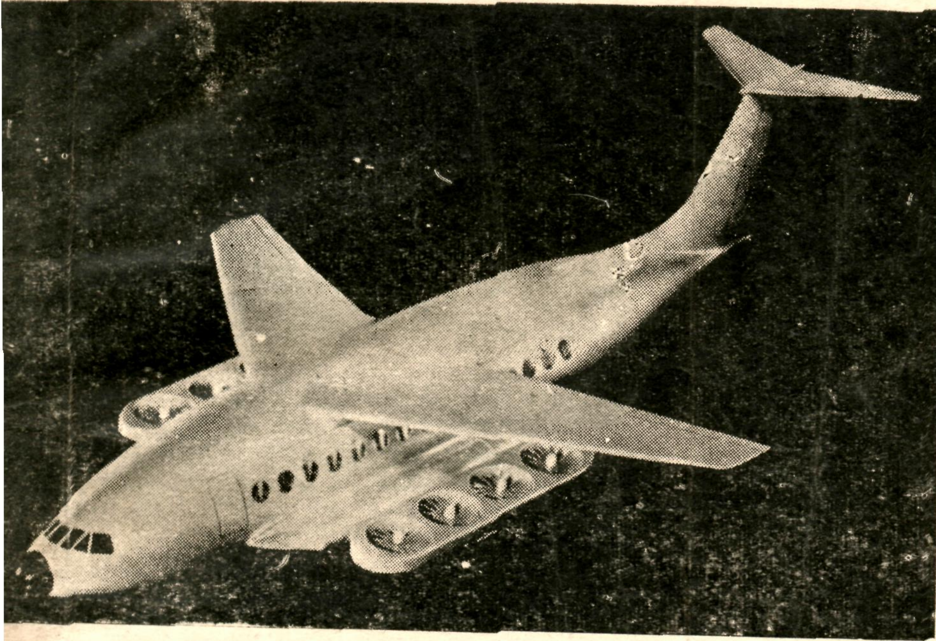




సంపుటి 8 సంచిక 4 ఏప్రిల్ 1965

విడిప్రతి 25 పై. సాలుచందా రు. 3-00

రవాణా సమాచార్

RAVAANA SAMACHAR

रवाणा समाचार

సంపుటి 8

సంచిక 4

ఫోన్ నెం.

1087

రిజిష్టర్డ్ నెం.

H-103



ఎడిటర్ : జిల్లేపల్లి భాస్కరరావు.

శ్రీ క్రోధినామ సంవత్సర ఫాల్గుణ బ॥ అమావాస్య గురువారము 1—4—1965

న్యాయం నెగ్గదు కనుక!

జనహితైకాచరణావిశేషమే న్యాయ మనబడును. సంఘమందు జీవించేవారెల్లరూ సమానత్వము సాత్వికత్వము ప్రదర్శించినప్పుడే జనహిత కార్యావలంబన సాధ్యపడుతుంది. అంటే న్యాయం వర్తింపబడుతుంది. జన్మతఃగాని సంస్కారంవలనగాని పెరిగి పెద్దవాగవుతున్నప్పుడు తాము తమ వర్తనా విశేషంచేత తమలో లేనిపోని గుణగణాలు ఆపాదించటంవలనగాని కొందరిలో సాత్వికత నశించి రజోగుణం తమోగుణం వృద్ధికావటం పరిపాటి దానివలన వ్యవస్థ తారుమారైన జనహిత ప్రమేయం నశించి స్వార్థచింతన పురోగమిస్తుంది. ఈ స్వార్థంపు చేసినంతవరకు న్యాయం నిలువదు. నేటి రీతులలో న్యాయస్థానాలలోగూడా వర్తింపబడే సాక్షి రాక్షసులు కాపలా తనవాదనను అనగా తన స్వార్థాన్ని నిలబెట్టుకోనేందుకు చేసే అనివార్య ప్రయత్న మవుతుంది. వాదిగాని ప్రతివాదిగాని ఆత్మవంచన చేసుకొని తన్నుతానే నమ్మలేక తన పలుకడకు నిజానుతీకి తగిన ఆధారాలు చూపించలేక యితరులకు హాని తలపెట్టటంగాని యితరుల నధిక్షేపించటంగాని జరిగి తీరుతుంది. ఈ క్రియాదోషంవలన న్యాయంగా గణింపవలసిన విషయవిశేషం అన్యాయంగా వ్యాఖ్యానించటం జరిగి న్యాయానికి పరాజయం కనిపిస్తుంది. పరాజయానికి పరాన్ముఖులయ్యే మానవులు తత్వసిద్ధికోసం అన్యాయపు ధోరణినే అవలంబిస్తారు. దానిలో ఆనందిస్తారు.

రవాణారంగంలో రైలు రవాణా అతిప్రధాన్యమైన స్థానాన్ని మోనోపోలీ సిస్టంమీద స్థాపించుకొని కూర్చున్నది. సాలుసరి బడ్జెట్ తయారీలో అధిక కేటాయింపులు పొందుతూ ఆ స్థానాన్ని వదలకుండా వుంటుంది. పెరిగే ప్రపంచపురద్దీని తట్టుకొనేందుకు దానితోపాటు అభివృద్ధి చెందవలసిన రోడ్డురవాణా, దేశీయ జలరవాణా, నౌకారవాణాలు కావలసినంతగా పెరుగుదల సాధింపలేకపోతున్నాయి. వీలున్నంతవరకైనా సాగి ముందడుగు వేయటానికి గాని పెట్టుబడుల వినియోగంలో జనహితాచరణ సాగింపబడటానికి వీలుకల్పింపబడక పోవటానికి న్యాయం నెగ్గుకనుక వెనకాట తప్పని సరిగా ఒప్పుకోవాల్సి వచ్చింది.

విమానరవాణా విదేశ మారకద్రవ్య సంపాదనదృష్ట్యా వీలున్నంతవరకు పెంచబడటం గమనిస్తూ వున్నాము. రక్షణ కార్యక్రమాలతో పాటు రాజలాంఛనంగా యీ రవాణాచిహ్నం పెంపుదల పొందగలదు. రవాణారంగం సర్వతోముఖంగా అభివృద్ధి నందుకోవటానికి ప్రయివేటుసంస్థల ప్రాధాన్యంకంటే పబ్లిక్ రంగంలో పెట్టుబడి పెంచటానికి ప్రభుత్వం పథకాలు వేస్తుంది. అందులోనూ రైల్వేల అనుభవంతో పాటు ఆధ్వర్యంగూడా పాటించి కార్పొరేషన్ల నిర్మాణంతో కథసాగించి న్యాయాన్ని సాధించటానికి పూనకున్నా పరాజయంపొందే న్యాయం ప్రక్కదారులకు వాలుకల్పించి అన్యాయంగా అందులో పనిచేసే ప్రముఖులకు అధికారాలు అనుభవాలుమాత్రం అందించి ఆశించిన జనహితకార్యాచరణ కుంటువడిపోతుంది. ఇదీ ఒకరకమైన విజయంగానే చెప్పవచ్చును. ఆశయ విజయంకాకపోయినా అవసరమైన విజయంగా వర్ణింపవచ్చును. ఇక పాలనాదక్షతకు వద్దామంటే ప్రజలకునిరుపయోగమైవారికష్టాలు వారే ప్రయాణాలలోను రవాణాలోను అనుభవిస్తూవుండాలిసిందే. పోనీ పరిశ్రమను పెంచగల భావనవుందా అంటే పాక్షికదృష్టి పార్టీల మద్దతు సాగిపోనివ్వటంకోసం జనహితాచరణకు దెబ్బతీయాల్సిందే. ఇప్పటికే యిందులో యిరుక్కున్న ప్రయివేటు పెట్టుబడిదారులు తమ పరిశ్రమ సాగించేవారి రహదారికాగు కాబట్టి దొడ్డిదారిసాగింపులో నడిచేగతి తప్పనిసరి అంటారు. అసలు న్యాయాన్ని స్థాపించే ధోరణి సాగించటానికి చట్టాలు వారి వర్తన పరివర్తన తెలియని ప్రవర్తనలోపడని ముందడుగును సరిదిద్దుకొనే ప్రక్కడుగు వేయటం పరిపాటయిపోయింది. కారణం నెగ్గుకనుక.

సాగని సమన్వయం తేలని సమస్యలను తీరని ప్రణాళికా పాటవంలో తీర్చివేయటానికి కృషి కృషిగా మిగిల్చివేసి కందార్థాలు తీస్తూనేవుంటుంది. అభివృద్ధికిచ్చే అప్పుల విషయంలో ప్రయివేటురంగంలో రెట్టుకురెట్టు చివరికి గుంజుతారనుకుంటే పబ్లిక్ రంగంలో అప్పుపొందేందుకే అందులోసగం ఖర్చుకావాల్సిన రోజుల్లో గున్నాయన్నా డోకవేత. ఏమైనా న్యాయం నెగ్గుకనుక జరిగేచరిత్ర తప్పనిసరి—

జంట నగరాల్లో రవాణా రీతులు.

(పోలీసు కమీషనర్ ప్రసంగ సారాంశం)

శీఘ్రంగా నడిచే వాహనాల ఉత్పత్తి వలన ప్రదేశాలు పారిశ్రామికంగా ముదండగు వేయటంవలన పల్లెలనుండి జనాభా పట్టణ ప్రాంతాలకు చేరటంవలన ప్రపంచమంతటా రవాణా రద్దీని అదుపులో వుంచటమనే విషయం గురింపవలసి వచ్చింది. రవాణా రద్దీ పెరిగినప్పటికీ ఆయా ప్రాంతాలలోవున్న రోడ్ల యిరుకుగాని, అదుపుపరచేవారి సంఖ్యగాని యథాప్రకారమే వున్నందున ఏమాత్రం పరిస్థితుల పెరుగుదలతోపాటు ముందుకు పోనందు వలన యీనాడు పట్టణాలలో రవాణాను అదుపులో వుంచటం తద్వారా ప్రజారక్షణ అనేది ఒక సమస్యగా తయారయింది.

ఈమధ్య ఆంధ్రప్రదేశ్ పోలీసు కమీషనర్ శ్రీ నంబియారుగారు హైదరాబాద్‌లో యిండియన్ రోడ్సు అండ్ ట్రాన్సుపోర్టు డెవలప్‌మెంటువారి సబ్‌రీజనల్ కమిటీ క్వార్టర్లీ సమావేశంలో ప్రసంగిస్తూ జంటనగరాల్లోని రవాణారద్దీ పరిస్థితులను సమీక్షించారు. జంట నగరాలుగా హైదరాబాద్ సికిందరాబాద్ కలిసి 90 చదరపుమైళ్ళ వైశాల్యం కలిగి 300 మైళ్ళ రోడ్లలో వున్నాయి. జంటనగరాలో వున్న డిప్యూటీ కమీషనరుగాక యిరువురు ట్రాఫిక్ డిప్యూటీ కమీషనర్లు, నలుగురు యిన్‌స్పెక్టర్లు 340 మంది కాన్‌స్టేబుల్సు, సబ్ యిన్‌స్పెక్టర్లు వున్నారు. వారిలో మూడవ వంతు జవానులు, ఆఫీసర్లు స్టేషనరీగా ఠాణాలలోను కోర్టులలోను పనిచేసేందుకు కావాలి. ఎప్పుడు కోరితే అప్పుడు అత్యవసర పరిస్థితుల సర్దుబాటుకు ఒక వందమంది పోలీసువారు కావాలి. పోను మిగతావారు ట్రాఫిక్ డ్యూటీమీద వుంటే అంత మహాపట్టణంలోను 3 1/2 మైళ్ళ మేరకే కంట్రోలునములు జరిపేందుకు సరిపోతుంది. తరుచు పోలీసుకాపలా లేనిచోట్లలోనే రోడ్డు ప్రమాదాలు వున్నట్లు గురింపబడినాయి. నూటికి నూరుమందిని పోలీసులను పెంచినా పట్టణమంతా అమలులోనికి తేవటం సాధ్యంకాకపోవచ్చు. అంచేత భయపెట్టిగాని, మొబైలు కోర్టులవల్లగాని, ఫ్లయింగ్ స్క్వాడ్‌ల వల్లగాని యిట్టి రవాణా రద్దీ విషయాలు సరిచేయవచ్చును. ముఖ్యంగా సక్రమపు ధోరణిని తెలిసి రవాణా రద్దీని అదుపులో వుంచేందుకు ప్రజల సహకారం కావాలి. ప్రజల మనోగత భావాలను సక్రమంగా అదుపులో వుంచగల్గిననాడు ట్రాఫిక్ రద్దీని సులభసాధ్యంగా అదుపులో వుంచవచ్చును. ప్రజలు కూడదన్న దాన్నే చేయాలనే కుతూహలాన్ని చూపటం పరిపాటి. జంటనగరాల్లో రద్దీ గంటలలో కొన్ని రోడ్లపై ఎద్దుబండ్ల నడకను నిరోధిస్తూ ఉత్తర్వులు జారీచేయబడినాయి. కాని పట్టణంలో కొందరు పెద్దలు వెంటనే పై అధికారులను కలిసి అట్టి నిరోధన అనుచితమని అప్పటిదాకా నడిచే బండి ట్రాఫిక్ ఒత్తిడి గంటలు కనుక నిలపమంటం సబబుకాదని

తెలియబరుస్తూ నిరోధన ఉత్తరువులు ఉపసంహారింపమని కోరారు.

నియమబద్ధమైన జీవితపు పోకడకు చట్టాన్ని మనమందరం గౌరవించి అనువర్తించటానికి అలవాటుపడాలి. ప్రజలకు యీ విషయంలో తగినంత శిక్షణ యీయవలసిన అగత్యం ఎంతేని కలదు. 1956 లో జంటనగరాలలో 12,500 వేగంగా పోయే బండ్లు వుంటేయీనాడు 25 వేలు వున్నాయి. అదేవిధంగా నెమ్మదిగా పోయే శకటాలు రిక్షాలు, ఎద్దుబండ్లు 7500 వుంటాయీనాడు. 15 వేలు సైకిల్ రిక్షాలు, 4500 ఎద్దుబండ్లు వున్నాయి. ఈనాడు జంటనగరాల్లో రవాణా విషయకంగా వున్న సమస్య ఈ మెల్లగా రోడ్లవెంట నిరంతరం సాగే బండ్ల విషయమేను దీన్ని తొలగించటానికి వేగంగా పోయే బండ్లతోపాటుగాక విడిగా ఈ మెల్లగాపోయే బండ్లకు మార్గములను కల్పించుట యొక్కటే ఉచితంగా కనిపిస్తుంది. ఇంత ట్రాఫిక్ రద్దీవున్నా జంటనగరాల్లో ప్రమాదాల పర్సంటేజి తక్కువనే చెప్పాలి. బొంబాయిలో సాలుకు 20 వేల ప్రమాదాలు జరిగితే మద్రాసు నగరంలో 4 వేలు జరిగినట్టుగా జంటనగరాల్లో 1100 మాత్రమే జరగటంవలన మనం గుర్తించవలసిందల్లా తక్కువ ప్రమాదాలతో మనం తప్పుకోగలగటమేను. ఈ ప్రమాదాలలో పెద్ద ప్రమాదాలని చెప్పబడవి నాలుగైదు మాత్రమే వుంటాయి. నూటికి యెభై వంతులు లారీ డ్రయివర్ల అజాగ్రత్తవలన ప్రమాదాలు సంభవిస్తున్నాయి. అంచేత రాత్రిపూట 12 నుండి 4 లోపల పట్టణాల్లో లారీలను తిరగకుండా చూడాలని లైసెన్సులు యిచ్చేటప్పుడు శ్రద్ధగా పరిశీలనలు జరిపిగాని లైసెన్సు యివ్వరాదని గుర్తుంచుకోవాలి.

గేరులేని మోటారుకారు.

బ్రాన్స్‌విగ్ (డాడ్) : ముందుతరాల్లో రాబోయే కార్లకు ఆక్సిలేటర్ అవసరం ఉండదు. ఎంత వేగంతోనయినా, ఎలాంటి రోడ్లమీదనయినా, అవిరళంగా సెలయేరులా ప్రశాంతంగా పరుగులుతీస్తాయి.

ఇదొక పశ్చిమ జర్మనీశాస్త్రజ్ఞుని ఆశాభావం. తాను వూహించిన కార్లు పశ్చిమజర్మనీ వీధుల్లో సగర్వంగా తిరగటానికి పదిసంవత్సరాలయినా పట్టదని వారి కథనం. బ్రాన్స్‌విగ్‌లోని ఒకానొకసాంకేతిక కళాశాల నిర్వాహకులయిన ప్రొఫెసర్ డాక్టరు ఎడ్వర్డ్ జస్టీలె సంగతులను ఇటీవలనే ఎస్సెన్ నగరంలో జరిగినవిజ్ఞుల గోష్ఠిలో ఘంటాపథంగా చెప్పారు.

కొత్తగా తయారయ్యేకార్లను ఎలక్ట్రో మోబైల్స్, అంటారు. ఇవి విద్యుచ్ఛక్తి సహాయంతో నడుస్తాయి. దీనికి గేర్, లు వుంచుకొనవలసిన అవసరంలేదు. అందువల్ల డ్రైవరు దృష్టినంతా ట్రాఫిక్, మీదనే లగ్నంచేయగలుగుతాడు. (యు. పి. ఎస్.)

♦♦♦

పది సంవత్సరాల ప్లానింగ్.

ఈమధ్య క్రొత్త ఢిల్లీలో సమావేశమైన యన్. డి. సి. కమిటీవారు దేశంలో రాబోయే పదిసంవత్సరాలలో పరిశ్రమలు, విద్యుచ్ఛక్తి రవాణా రంగాలలో సాధింపదలచిన అభివృద్ధి అంచనాలు రూపొందించటంలో కేంద్ర రవాణామంత్రి రాజ్ బహదూర్ రవాణాభివృద్ధి కేటాయింపు పెంపునకు కృషిచేసినట్లు తెలుస్తుంది. పబ్లిక్ సెక్టారునకు 750 కోట్ల కేటాయింపులో 100 కోట్లకు వీలున్నట్టునూ మూడవ ప్రణాళికా కాలంలో 80 వేల బస్సులను ఒక లక్షా 28 వేలకు పెంచాలనీ, లారీలను 2 లక్షల 55 వేల నుండి, 4 లక్షల 20 వేలకు పెంచాలనీ వుద్దేశించినట్లు తెలిసింది. నాల్గవ ప్రణాళికా కాలంలో కొన్ని రూట్లు ఎన్నుకొని వానిపై ప్రభుత్వాధీనంలో నడుపబడే బస్సుల సంఖ్య పెంచాలి. రైల్వేబోర్డు, రాష్ట్రప్రభుత్వాలు కలిసి కార్పొరేషన్ల ఏర్పాటు చేసి రాష్ట్రాంతర రవాణా నడపాలి. ప్రభుత్వం రోడ్డు రవాణా రంగంలో అధిక పెట్టుబడుల సమీకరణకు నాందిగా కొన్ని వసతులు కల్పించ గలదు ఏయిబుల్ యూనిట్లు నిర్మించుకొనే వారికి ప్రభుత్వ సహాయం అందించి ప్రయివేటువారిని ఉత్సాహ పరచగలదు అదే విధంగా కొన్ని కొన్ని రూట్లపై సర్వీసులు నడిపే ఆపరేటర్ యూనియన్లనుగూడా మొదట గుర్తించితర్వాత ఆర్థికంగాఆదుకోగలదు చతుర్థ ప్రణాళికలో ముఖ్యంగా దేశంలోఅన్ని భాగాల్లో వుండేరోడ్ల వినియోగాన్ని సాధించాలని ఈకమిటీ వారుద్దేశించినారు. ముఖ్యంగా గ్రామీణ రహదారుల అభివృద్ధికి రవాణా అభివృద్ధికి దోహదం కల్పింపబడాలి. ఈ విషయం రాష్ట్రప్రభుత్వాలకు అప్పగించబడుతుంది ఆయా ప్రభుత్వాలు ఆయా ప్రాంతాలలోని వ్యవసాయాభివృద్ధినిబట్టి గ్రామీణ రోడ్ల అభివృద్ధి ఉద్దేశించవచ్చును. ఈ కమిటీవారు ప్రయివేటు రంగంలో రవాణా పరిశ్రమను అభివృద్ధిచేసేవారికి కోపరేటివ్ సంస్థలుగా ఏర్పడి పనిచేసేవారికి వెనకబడిన ప్రాంతాలలో బస్సు సర్వీసులు నడిపేవారికి పండ్లు, కూరలు, చేపలు ఉత్పత్తి కేంద్రాలలో పెంచబడి తయారు చేయబడే వ్యవసాయ అధికాహార ఉత్పత్తికి సంబంధించిన పరిశ్రమల రవాణాకు పనిచేసేవారికి ఆర్థిక సహాయం అందించాలని నిర్ణయించారు. రైల్వే రవాణా కార్యక్రమాలలో రాష్ట్రాల వారీగా నాలుగవ ప్రణాళికా కాలంలో వుద్దేశింపబడిన అభివృద్ధి కార్యక్రమాలను రాష్ట్రప్రభుత్వాలు

గమనించి రాష్ట్రంలో రవాణారంగంలో సాధించవలసిన అభివృద్ధికి అనుగుణంగా స్వకీయమైన పథకాల తయారీకి వీలు కల్పించుకోవచ్చును. చిన్న చిన్న తరహా రేవుల అభివృద్ధితోబాటు ఆ దగ్గర ప్రాంతాలను కలిపే రోడ్ల అభివృద్ధి ముఖ్యంగా గుర్తించాలి. మధ్య తరగతి రేవు పట్టణాలను అభివృద్ధి పరచి సౌకర్యాలు పెంచాలి. అభివృద్ధి పరిశీలన కామోదింపబడిన వానికి పథకాలు పూర్తిగా అమలు జరపాలి. అంతేగాక మన దేశంలో ఈశాన్య ప్రాంతంలోను అస్సాంప్రాంతంలోను రవాణా సౌకర్యాలు విస్తృతం చేయాలి. రాష్ట్ర ప్రభుత్వాలు రైల్వేలు కలిసి తయారు చేయదగిన కార్యక్రమాలు జయప్రదం కావటానికి దూర ప్రయాణాలకు రైల్వేలు వినియోగపడితే దేశవ్యాప్తంగా సరఫరా సాగించేందుకు రోడ్డు రవాణా వినియోగింపబడాలి. అధిక బరువులను చేరవేసేందుకు తీరప్రాంతపు నౌకా రవాణా అభివృద్ధికి దోహదమిచ్చే పెద్ద నౌకల నిర్మాణం సాగాలి. ఈవిధంగా సమగ్రమైన అభివృద్ధి పథకాల సమన్వయత ద్వారా దేశ సౌభాగ్య నిర్మాణ కర్యక్రమాలు రవాణా రంగంలో నిష్పాక్షిక కార్యాచరణకు దోహదమియ్యాలి. రవాణా జాతీయకరణ గూర్చి ఎప్పటికప్పుడు ప్రభుత్వం చెప్పే మాటలు మంచివిగా లేవు. దీనివలన ప్రయివేటు రంగం నుండి పెట్టుబడి అందటంలేదు. బాధ్యతగల మంత్రులు అధికారులు ఈ విషయంలో తరచు అనవసరంగా జాతీయకరణ అనే విధానం వాడటం మానుకోవాలి.

విజయవాడ డి॥ మునసబు కోర్టులో—

S. C. 716/1963 E. P. 628/64

D. H. R.

వాది:- గుడిపూడి రామనాథం.

J. D. R.

ప్రతివాది:- చాపలమడుగు రామకోటయ్య.

యీ నెంబరు డిక్రీబాకీనిబట్టి వాది ప్రతివాది తాలూకు జప్తు కాబడిన స్థిరాస్థిని వేలం వేయుటకు వేలంనోటీసులు ప్రతివాదికి యెన్ని పర్యాయములు చేసినను సర్వు కానందున పబ్లికేషన్ నిమిత్తం 8-4-65 తేదీకి వాయిదా వేసినారు. ప్రతివాది సదరు వాయిదారోజు వుదయం 11 గంటలకు హాజరై ఆక్షేపణలు కోర్టువారికి తెలియపర్చుకోవలెను.

యస్. వెంకటేశ్వరరావు,
వాది ఎడ్వొకేట్.
2?-3-65



తెలంగాణా రీజినల్ డిప్యూటీ కమీషనర్ శ్రీ పి. యస్. రాజగోపాలరాజుగారి టూరు ప్రోగ్రాం.

29-3-65 హైదరాబాద్ నుండి కరీంనగర్ వెళతారు.

30-3-65 కరీంనగర్‌లో వుంటారు.

31-3-66 తిరిగి హైదరాబాద్ చేరుతారు.



మరొక కొత్త సోవియట్ చిన్నకారు.

సోవియట్ మోటారు పరిశ్రమలో జపో రోజి మోటారు వర్కు్స కొత్తగా నెలకొల్ప బడిన కర్మాగారమనే చెప్పాలి ఆకర్మాగారం తన మొట్టమొదటి చిన్నకారును కొద్దిసంవత్స రాలక్రితమే తయారుచేసింది. ఈనాడు ఆ కారు సోవియట్ రోడ్లమీద ఎక్కువగా కనబడుతోంది అదిచాలా చక్కగా పనిచేస్తోంది. దానికయ్యే ఖర్చుకూడా చాలాతక్కువ.

దానిని తయారు చేసినవారే ఇప్పుడు అందులో కొత్తరకమైన కారుకు రూపకల్పన చేశారు. దానికి జడ్. ఎ. జడ్. 966 అని పేరుపెట్టారు.

మొదటికారులో కంటె ఈకొత్తకారులో ఎక్కువ జాగావుంటుంది. ఇదివరకులాగా వెనక సీటులో మనిషిఇరుక్కుని కూర్చోనక్కరలేదు ఈ కారు చూడడానికి కూడా అందంగా వుంటుంది.

ఈకారు ఇంజనుకు 4 సిలెండర్లుంటాయి.దాని ఆశ్వికశక్తి 27. అదికారుకు వెనుకవైపున అమ ర్చబడి వుంటుంది. శబ్దంకూడా చాలాతక్కువ.

సోవియట్ యూనియన్‌లోకల్లా ఎయిర్ – కూల్ ఇంజనువున్న కారుఇదొక్కటే.ఈకారుకి మరోముఖ్యమైన లక్షణంకూడావుంది. దీనికి ఒక పెట్రోలుహీటరు వుంటుంది. అది చలి కాలంలో కారుఇంజనును, మనుషులు కూర్చునే మందసాన్నికూడ వెచ్చగావుండేటట్లు చేస్తుంది. అందుచేత రష్యాలోవుండే విపరీతమైన చలిలో కూడ కారునుస్టార్టుచేయడానికి ఇబ్బందివుండదు ప్రయాణం హాయిగావుంటుంది.

సౌకర్యాలు.

ఈకారులో ఒక మంచిరేడియో సెట్టు, ఒక ఎలెక్ట్రిక్ సిగరెట్ లైటరు. మొదలైన సౌకర్యా లుంటాయి.

దీనిలోనే జడ్. ఎ. జడ్ 969, జడ్. ఎ. జడ్. 970 అనే మరోరెండు మోడల్సుకూడా తయారు చేయబడుతున్నాయి జడ్. ఎ. జడ్. 969 వ్యవసాయపు పనులకోసం ఉద్దేశింపబడింది. దానికి ఇంజను ముందువైపున అమర్చబడి వుంటుంది. దానిలోని సీట్లను మడతపెట్టవచ్చు. ఆ విధంగా అది మనుష్యులను, సామానులను కూడ మోసుకుపోవడానికి ఉపయోగపడుతుంది. అలాగే జడ్. ఎ. జడ్. – 970 కారు, డ్రైవరు, మరొక మనిషికాక 350 కిలోగ్రాములు సరకు లనుకూడా మోసుకుపోగలదు. బాగాలేనిరోడ్ల మీదకూడా ప్రయాణం చేయవలసి వుంటాయి గనుక యీకార్లకు ఫోర్‌వీల్ డ్రైవ్ ఏర్పాటు వుంటుంది. అది గంటకు 70 కిలో మీటర్ల వేగంతో పోగలదు. 9 లీటర్ల పెట్రోలుతో 100 కిలో మీటర్ల దూరం ప్రయాణం చేయగలదు.

(నొవోస్తీ వార్తాసంస్థ)

ఖండాంతర రవాణా - యాత్రికుల సమస్య

వివిధ దేశాలు దర్శింపదలచే యాత్రికుల సౌకర్యార్థం ప్రపంచ బాహుళ్యంగా కాకపోయినా అంతరఖండ బాహుళ్యంగాను ఖండాంతర బాహుళ్యంగాను రవాణా సౌకర్యాల అభివృద్ధిని గూర్చి ఈ మధ్య కొన్ని దేశాలకు సంబంధించిన విహారయాత్రా ప్రభుత్వ శాఖాధిపతులు, వేత్తలు, వినియోగదారులు కలిసి సంప్రదింపులు జరిపారు. జర్మనీకి సంబంధించిన డాక్టరు ఖెంపు ఈ సమావేశాన్ని ప్రారంభించారు. యిరోపా ఆర్థిక సంస్థలోని సభ్యుడు శ్రీ లంబర్టు సిహాన్ మాట్లాడుతూ విలాసయాత్రలకే ప్రాధాన్యమిస్తూ వ్యాపార సౌలభ్యాన్ని విస్మరించటం జరుగుతున్నందున వీలుకాని అంచనాలతో కాలం వృథాచేయకుండా వున్నంతలో ముందు రెండు మూడు దేశాలమధ్య యాత్రికుల సౌకర్యం కొరకు ఎన్నుకోబడిన పథకాలు ప్రమాణిక సౌష్టవతకు కావలసిన శాస్త్రీయ ఆర్థిక సహకార సంపదల ప్రయోగ ప్రయోజన సాధనకు ఆయా రెండు మూడు దేశాల ప్రభుత్వాలు కలసి వాటా పద్ధతిని రవాణా సౌకర్యాలు పెంపు చేయటం అవసరం. ఈ కార్యక్రమ సాధనకు వెచ్చించే పెట్టుబడిఅంతా ఆ సౌకర్యాలను పొందే వినియోగ దార్లవల్ల వసూలు చేయాలనుకోవటం పూర్తి ఫలితాన్ని యివ్వదు అందులో కొంతభాగం ప్రతి ప్రభుత్వం భరించి అభివృద్ధి ప్రణాళికా నిర్వహణ ద్వారా సులభతరమైన రవాణావకాశాన్ని కల్పించాలి. ఈ పథకాల నిర్వహణలోని బాధ్యతను వినియోగదారులకుగూడా ముందుగా తెలియజేయాలి అన్నారు. యునైటెడ్ కింగ్డమ్ తాలూకు యూనానీలీవర్ లిమిటెడ్ వారి ట్రాన్సుపోర్టు అడ్వయిజరు ఇ జి విటాకర్ పథకాల నిర్మాణ పద్ధతికి త్రిసూత్ర సాధనను విడమరిచారు సాగింపదలచిన పథకాల మేరకు తగినంత రవాణా సదుపాయాలను వీలైనంత తక్కువ ధరలకు సాధ్యపడేటట్టు చూడాలి. వినియోగదార్లపై వేయబోయేపన్ను విషయంలో ఔదార బాధ్యతల సాముదాయక దృష్టివుంచి ఔచిత్యాన్ని ప్రదర్శించాలి. ప్రయివేటు పబ్లిక్ సంస్థలనుండి వీలున్నంత పూర్తి ధన సేకరణ సహకారాన్ని పొంది ఈ విషయంలో వినియోగింపబడాలి. ఫ్రాన్సు దేశంతాలూకు ఆల్ పోలెన్ మాట్లాడుతూ ఈ కార్యక్రమం లోగడనే ఆలోచించబడినప్పటికీ ఆలస్యమవటానికి తగినంత సొమ్ము కేటాయింపబడకపోవటం వలన జరిగిందని దీన్ని నివారించేందుకు డబ్బువున్న తావులనుండి అప్పు తెచ్చిగాని కొన్ని కొన్ని వసతుల పెంపువలన టూరిస్టు ట్రాఫిక్ పెంపుచేస్తూ టోలుగేట్లద్వారా సొమ్ము రాబట్టిగాని అభివృద్ధి పథకాలు సాగించాలి. అనుభవం గడించిన దేశాలను చూచి అయినా చిన్న చిన్న దేశాలు దీర్ఘకాలపు ప్రయోజనాలను వాంఛించి అభివృద్ధి నతిశీఘ్రంగా పొందేందుకు తప్పక రవాణాభివృద్ధికి కంకణం కట్టి కృషిచేయాలి అన్నారు.

శ్రీ కే. సి. టర్నర్ మాట్లాడుతూ రోడ్లపై పెట్టవలసిన పెట్టుబడి మూడు రకాలుగా వుంచవచ్చును. అభివృద్ధి చెందతగిన ప్రాంతాలలో ప్రభుత్వాలు పెట్టుబడి పెట్టి రోడ్లను తయారు

చేయటం ఆ తర్వాత ఆ రోడ్లపైన నడపబడే బండ్లవలన దాని నిర్మాణపు సొమ్ము నిర్వహణ సొమ్ము పన్నులద్వారా వచ్చే వసతి కల్పించి వినియోగదారులకు ఉత్సాహాన్ని అందించటం. ఇక మూడవ స్థాయిలో పన్నుల సంపాదనల వచ్చే సొమ్మువల్లనే రోడ్ల నిర్మాణానికి పూను కోవటం ముఖ్యము. ఇంతవరకు రోడ్ల నిర్మాణానికి అయ్యే ఖర్చు రోడ్డు రవాణా సాధనాల ధర నిర్ణయింపులోనే భాగంగా కలిపివేసి అంటే రోడ్లపై నడిచే మోటార్లు వగైరాల ఖరీదులోనే కలిపి వసూలు చేయబడుతుంది. ఈ పద్ధతి సాధ్యపడకపోతే ఇతర పద్దుల నుంచి అప్పుగాగాని అవసరంగాగాని కేటాయించటం జరుగుతుంది. అంచేత 1965 లో నిర్మింపబడే రోడ్డు 1964 లోని వాడకందార్లపై పొందిన సంపాదనలోనేగాక 1966 - 67 మొదలైన ముందు సంవత్సరాలలో వినియోగదార్లపై గూడా సంపాదింపబడేది ఈ సందర్భంలో భారత ప్రభుత్వ టూరిజం డైరెక్టర్ జనరల్ శ్రీ యస్. యన్. ఛిబ్ మాట్లాడుతూ 1963 లో రోమ్ నగరంలో జరిగిన సంయుక్త జాతీయ మహాసభల అనంతరం భారత ప్రభుత్వం యాత్రికుల విషయంలో వీసాలకుగాని మైగ్రేషన్ సర్టిఫికేట్ల కష్టమ్సు విషయంలో అతి కనీసపు ఒత్తిడిలేని పద్ధతులనే పాటించడం జరిగిందని సభ్యత్వపు యితర దేశాలనుగూడా యీ విధానానువర్తనను కోరటం జరిగిందని చెప్పారు. రోమ్‌లో జరిగిన సభల అనంతరం ప్రపంచ వ్యాప్తంగా యాత్రికులకు యాత్రా సౌకర్యం కల్పింపవలసిన అగత్యం గురించి దేశాలమధ్య ఆర్థిక, సాంస్కృతిక సౌష్టవత నిర్మించటానికి వీలుకలదని అట్టి నిర్మాణ కార్యక్రమ సాధనకు ధనాన్ని హెచ్చించడానికి ముందుకు వస్తున్నారు. ఇప్పుడిప్పుడే అభివృద్ధి చెందుతూవున్న దేశాలు ముఖ్యంగా పరిశ్రమలకు మల్లే టూరిజంలో గూడా లాభాలు సంపాదించటానికి వీలు కలదనే విశ్వాసాన్ని పొందితేనేతప్ప పెట్టుబడీ పెట్టటంగాని పెట్టించటంగాని చేయలేవు. ముఖ్యంగా విదేశ మారకద్రవ్యం కొఱత అడ్డు తగులుతూ వుంటుంది. టూరిస్టు మార్కెట్టు పెంచాలంటే దేశంలో వుండేవారికి ఎక్కువ శలవుదినాలు కల్పించి విమానయాత్రికు ట్రావెలింగ్ రేట్లు కనిష్టపు ధరలకు తగ్గిస్తేనేగాని వీలు కాదని గూడా చెప్పారు. యాత్రికుల సంఖ్య పెరగాలంటే వారికి తగినంతవీలు కల్పించడమేగాక ప్రయాణ సౌకర్యముతోపాటు వినియోగ వస్తువుల అమ్మకాలు పెంచుతూ యాత్రలకు బయలుదేరే చోట తిరిగి వచ్చేందుకు అక్కడ విషయ సేకరణ, రిజర్వేషన్‌లు తక్కువ ఒత్తిడితో పరిశీలనలు ప్యాసులు యిచ్చే బాధ్యతలు ఏర్పడాలని తెలియజేశారు

భారతదేశానికి సోవియట్ యూనియన్ ఎగుమతి చేస్తూన్న ట్రాక్టర్లూ, వ్యవసాయ యంత్రాలూ, రోడ్డునిర్మాణ యంత్రాలూ, కూడా వ్యవసాయాన్ని యాంత్రీకీకరణ మొనర్చే క్రమ విధానానికి తోడ్పడతాయి. సోవియట్ ట్రాక్టర్ ఎక్స్‌పోర్టుసంస్థకూ, భారతీయ కొనుగోలుదార్లకూ మధ్యనున్న వర్తక సంబంధాలు, ఎల్లప్పుడూ, పరస్పర అవగాహన స్నేహము, వ్యాపార పరిధిలో సహకారము అనే భావంతోనే కొనసాగింపబడుతున్నాయి. కొనుగోలుదార్లకు పూర్తిసంతృప్తి కలిగించడం కోసమే సోవియట్‌సంస్థ కృషిచేస్తుంది. అత్యంత ఆధునికమైన యంత్రాలనే వారికి సప్లయి చేస్తుంది. అందుకనే ఒక్క భారతదేశంలోనే గాక, అనేక ఇతర దేశాలలో కూడా సోవియట్ ట్రాక్టర్లకు డిమాండు రోజు రోజుకు పెరుగుతోంది. ఆసియా, ఆఫ్రికా, లాటిన్, అమెరికా దేశాలలోగాక, పారిశ్రామికంగా అభివృద్ధిచెందిన ఫ్రాన్సు బెల్జియం, నెదర్లాండ్స్, స్వీడన్‌లాంటి యూరపియన్ దేశాలుకూడా సోవియట్ నిర్మిత యంత్రాలను కొంటున్నాయి. ఇటీవల సంవత్సరాలలో దాదాపు 40దేశాలకు సుమారు 1 లక్ష 20 వేలు సోవియట్ ట్రాక్టర్లు విక్రయించబడ్డాయి.

అదే విధంగా భారతదేశంలోని సోవియట్ ట్రాక్టర్లకు కావలసిన విడిభాగాల సప్లయికూడ ఎక్కువ అయింది. 1964 లో 27 లక్షల రూపాయలకు పైగా విలువచేసే ట్రాక్టర్లు విడిభాగాలు సప్లయి చేయబడ్డాయి. ఈ సంవత్సరం 50 లక్షల రూపాయల విలువగల ట్రాక్టరు విడిభాగాలు పంపబడతాయి. అందులో 30 లక్షల రూపాయల విలువగల విడిభాగాల సప్లయికి ఇదివరకే ఒప్పందం చేసుకోబడింది. మరో 20 లక్షల రూపాయలు గలవాటిని సప్లయి చేయడానికి ఇప్పుడు ఒప్పందం చేసుకోబడింది. ఇదివరలో జరిగిన ఒప్పందాలన్నిటికంటే యీనాడు జరిగినదే పెద్ద ఒప్పందం.

ఆ ట్రాక్టర్లను సర్వీసింగ్ చేయడంలోనూ, వాటిని జాగ్రత్తగా వుంచడంలోనూ, మరమ్మతులు చేయడంలోనూ, భారతీయ ఇంజనీర్లకూ వ్యాపారస్థులకూ, మెకానిక్కులకూ, రైతులకూ తర్ఫీదు ఇవ్వడంలోనూ, సోవియట్ నిపుణులు ఉచితంగా సహాయంచేస్తారు. క్రిందటి సంవత్సరం వెయ్యికిపైగా భారతీయ సిబ్బందికి వారు శిక్షణ ఇచ్చారు.

ఇక్కడ పనిచేసేచోట భారతీయ సాంకేతిక నిపుణులను తర్ఫీదు చేయడమేగాక, వారికి సోవియట్ యూనియన్‌లో కూడ తర్ఫీదు ఇవ్వడం కోసం ఆ దేశానికి ట్రాక్టర్ ఎక్స్‌పోర్టుసంస్థ వారు ఆహ్వానించారు. సోవియట్ యూనియన్ లోని ట్రాక్టరు నిర్మాణ కర్మాగారాలలోనూ, విద్యా వైజ్ఞానిక, పరిశోధక సంస్థలలోనూ, యంత్ర పరీక్షా కేంద్రాలలోనూ శిక్షణ ఇవ్వబడుతుంది.

భారత దేశంనుంచి, ఇతర దేశాలనుంచి 1961–64 సంవత్సరాల మధ్య సోవియట్ యూనియన్‌కు వెళ్ళి శిక్షణపొందినవారు తమకక్కడ శిక్షణ ఇవ్వబడిన విధానాలపట్ల లభించిన హృదయపూర్వక ఆహ్వానంపట్ల ఎంతో సంతృప్తిచెందారు.

ఇదంతాకూడ, భారత సోవియట్‌దేశాల మధ్య పరస్పరం లాభదాయకమైన ఆర్థిక, వాణిజ్య సంబంధాలు మరింత అభివృద్ధిచెందడానికి నిస్సందేహంగా తోడ్పడుతుంది.

బాలలచే విమానాలు, ఓడలు తయారీ!

న్యూరెంబర్గ్‌లో బాల విహారం.

ఏ వయస్సుకు అది ముచ్చట. ఆడుకొనే వయస్సులో ఆడుకోవాలి. పాడుకొనే వయస్సులో పాడుకోవాలి. అలాగే, పసిపిల్లలకు ఎప్పుడూ ఏవో రకరకాల వస్తువులను ముందు వేసికొని ఆడుకోవాలని సరదావుంటుంది. ఈ సరదాతో బాటుకా స్తఆలోచనాశక్తి పెంపొందించగలిగితే అది నిజంగా అభినందనీయం. అలాంటి ప్రదర్శన ఒకటి పశ్చిమ జర్మనీలోని న్యూరెంబర్గులో జరిగింది. న్యూరెంబర్గు (డాడ్) ప్రపంచంలోకల్లా అపూర్వమూ, పెద్దది అయిన బాలల ఆటవస్తువుల ప్రదర్శనం ఒకటి ఇక్కడ జరిగింది. ఫిబ్రవరి మాసాంతంలో జరిగిన ఈ ప్రదర్శనంలో 22 దేశాలకు చెందిన 1061 సంస్థలు పాల్గొన్నాయి. ఇందులో ప్రదర్శించబడిన ఆటవస్తువులు చిన్నపిల్లలను ఎంతగానో ఆకర్షించాయి పిల్లలను తీసికొచ్చిన పెద్దవారుకూడా యీ ఆటవస్తువులను చూసి, మురిసిపోయి తమ తమ పిల్లలకు కావలసిన వస్తువులను, అధిక ధరలను వెచ్చించి, విరివిగా కొన్నారు. ఈ ప్రదర్శనతో చిన్నపిల్లకు ఆటవస్తువులమీద మక్కువ ఎక్కువ కావటమే కాక, యిది ఆ బాలలవిజ్ఞానాన్ని అభివృద్ధిచేసి, వారి ఆలోచనలకు విస్తృతపరిధిని ఏర్పరచటానికి కూడా దోహదాన్ని ఇచ్చింది.

1[illegible]5 లో పశ్చిమ జర్మనీ వసంతకాలంలో జరిగిన యీ ఆటవస్తువుల ప్రదర్శనకు ఒక విశిష్టతవున్నది. న్యూరెంబర్గు పట్టణానికి, అన్ని దేశాలకు చెందిన దా దా పు 16 వే ల మంది కొనుగోలుదార్లువచ్చారు. పిల్లలలో ఆలోచనాశక్తిని పెంపొందించేందుకు వుపకరించగల ఆటవస్తువులు యీ ప్ర ద ర్శ న లో అధికంగా వున్నాయి. పెద్దవారినికూడా ఆకర్షించిన చిన్నపిల్లల బొమ్మలుగల యీ ప్రదర్శన ఇక్కడి వారిని మరీ ఆశ్చర్యపరచింది. చిన్నపిల్లలనే కాకుండా పెద్దవారికికూడా రకరకాల బొమ్మలు వచ్చాయి. సహజంగా, పెద్దవారిని అనుకరించాలని పిల్లలు ప్రయత్నిస్తుంటారు. ఇది పెద్దవారికి ఎంతగానో ముచ్చటగావుంటుంది. అందువల్ల వింతవింతగావుండే పెద్దవారి బొమ్మలు ఆబాలగోపాలన్ని ఆకర్షించటంలో ఆశ్చర్యం లేదని ఒక పరిశీలకుని వ్యాఖ్య.

బొమ్మలు రకరకాలున్నాయి. వీటిని చిన్నపిలలు చేసికొనగల విధంగా అమర్చటం మరీ ప్రత్యేకత. కొన్ని బొమ్మలు ఏభాగానికి ఆభాగం విడిగావుంటాయి. వీటిని రకరకాలుగా కూరుస్తే, వేర్వేరు రకాలైన బొమ్మలువస్తాయి. ఇలాంటి కార్యక్రమం పిల్లలను మరీ సంతోషపరచి, వారిలో ఎంతో ఆసక్తిని కలుగచేసింది. ఉదాహరణకు అమెరికాకు చెందిన ఒకసంస్థ తయారుచేసిన బొమ్మయంత్రం ఒకటివుంది, ఈ యంత్రం సహాయంతో మనింట్లో పాపాయి రకరకాలైన 'ప్లాస్టిక్'-ప్లేట్లను చేసికోగలుగుతుంది, ఆ వస్తువుల సహాయంతో కనీసం 50 ర కా లై న ఆటవస్తువులను కూడా స మ కూర్చుకోవచ్చును. విమానాలు, ఓడలు, కార్లు, జంతువులు తదితర రకాలైన వస్తువులను అప్ప

టికప్పుడే చిన్నపిల్లలు సమకూర్చుకొనగలిగిన విధంగా సౌకర్యాన్ని, వసతులను కలగచేయటం జరిగింది. ఇంకాఆశ్చర్యం ఏమంటే కొందరు బాలలు వీటి సహాయంతో నమూనా విమానాలను, సైన్సు ప్రయోగశాలలను, గ్రామఫోన్లను కూడా తయారు చేయగలిగారట !

అదో అందమైన కారు. కేవలం విద్యుచ్ఛక్తితోనే నడుస్తుంది. అసలు కారులాగా, నిజమైన కారులాగా వుంటుంది. నాలుగు గేర్లు, వుంటాయి. మిగతా యంత్రాంగం అంతా వుంటుంది. న్యూరెంబర్గులో ప్రదర్శించబడిన అంశాల్లో ఇదికూడా ఒకటి. పెద్దవారికి, నిజ జీవితంలో ఉపయోగించగల, ఎలక్ట్రిక్ కారు తయారీ ఇంకా పరిశోధనా దశలోనే వుంది. పోటీల్లో ఉపయోగించే పందెంకారు చేసినంత ధ్వనిని యీకారు చేస్తుంది. సామాన్యమైన విడి మోటారు యంత్రించేసే ధ్వనికన్నా యీ ఎలక్ట్రిక్ కారు తక్కువధ్వనిచేస్తుంది.అందువల్ల మాన్యుఫాక్చరర్లు యీకార్లతయారీలో కొంత ప్రత్యేకమయిన కృషిచేస్తున్నారు పైగా, యీ కార్లు భారీఎత్తున అమ్ముడు పోతాయని కూడా వారి నమ్మకం.

ప్రదర్శనలోని ఇతర అంశాలకొస్తే, "జేమ్స్ బాండ్ కిట్" కూడా ఆకర్షణీయంగానే వుంది, ఇందులో ఒక ఆటోమేటిక్ పిస్టలూ, చేతి గ్రనేడ్లు, చలువజోడు, చిన్న కత్తి వుంటాయి. అంటే, రహస్యంగా ఏజెంట్లు దాచుకొనేవన్నీ యిందులో వుంటాయన్నమాట.

మొత్తం మీద యీ సంవత్సరం వచ్చిన ఆట వస్తువులన్నీ సురక్షితమైనవేనని పరిశీలకులు అంటున్నారు. ఈవస్తువులుఅంతా చిన్నలోకం. నా నా టి కీ ఇందులోని అంశాలన్నీ మరో సాంకేతికంగా రూపొందుతున్నాయి అయి నప్పటికీ మామూలు పిల్లలందరినీ విరివిగా ఆకర్షిస్తున్నాయి. దీనివల్ల పిల్లలు ఎన్నో కొత్త సంగతులను నేర్చుకొనగలుగుతున్నారు.

న్యూరెంబర్గులో జరిగిన యీ ఆటవస్తువు ప్రదర్శనం చక్కని విజయాన్ని సాధించింది. కారణం ఆటపిల్లలనేగాక, ఇటు పెద్దలను కూడా విరివిగా ఆకర్షించగలిగింది;

(యు. పి. ఎస్.)

మద్రాసు - విజయవాడ మధ్య ఎలక్ట్రిక్ రైళ్ళు.

ఈ పథకం నాలుగవ ప్రణాళికా కాలంలో చేపట్టవచ్చుననే ఆశాభావాన్ని శ్రీ వి.పి. గంగూలీ వెల్లడించారు.

అయితే దీని అమలు ఆర్థిక వనరులపై ఆధారపడి వుంటుందని కూడా ఆయన అన్నారు.

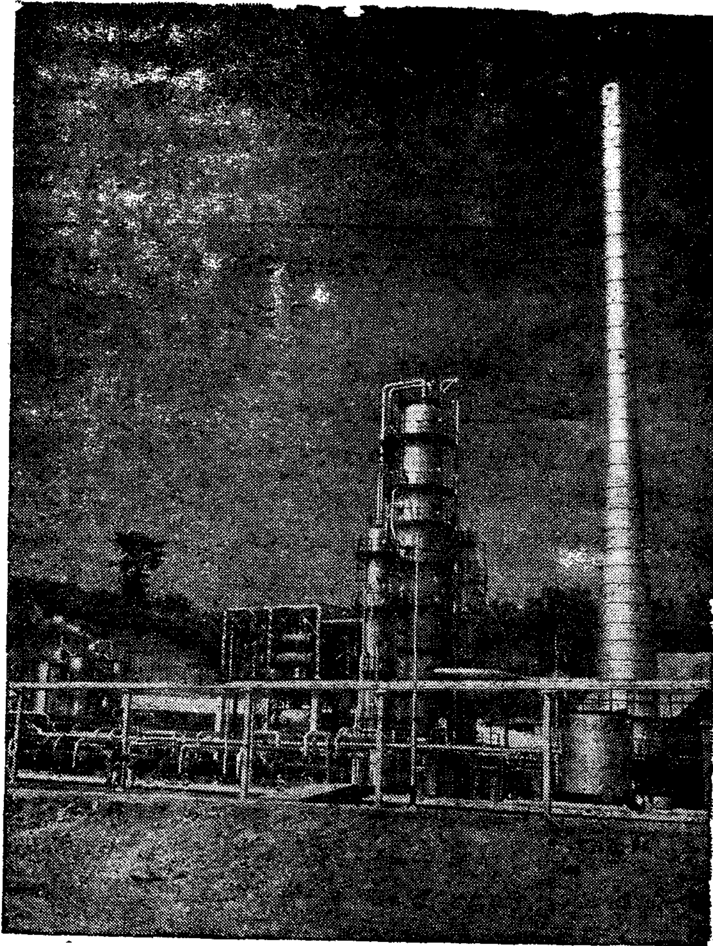
ఏప్రిల్ 1 వ తేదీనుండి మద్రాసు హౌరా మెయిలు, గ్రాండ్ ట్రంక్ ఎక్స్‌ప్రెస్‌లను డీసెల్ ఇంజన్లతో నడుపుతారనీ అప్పుడు ఈ రైళ్ళకువున్న బోగీల సంఖ్య పదమూడునుండి పదహారుకు పెంచబడుతుందనీ అన్నారు.

విజయవాడవద్ద కృష్ణానదిపై నిర్మిస్తున్న రెండవ రైలు వంతెన ఈ సంవత్సరాంతానికి పూర్తికాగలదని ఆయన అన్నారు.

తృతీయ ప్రణాళికాంతానికి వాల్తేరు-ఈరోడ్‌ల మధ్య, ఆర్కోణం-రేణిగుంటల మధ్య వేస్తున్న జంట రైలుమార్గం కార్యక్రమం పూర్తి అవుతుందని శ్రీ గంగూలీ అన్నారు.

ప్రశ్నలకు సమాధానం చెబుతూ, గోదావరిపై రైలుబ్రిడ్జి నాలుగో ప్రణాళిక మధ్యలో నిర్మాణం పూర్తి అవుతుందని శ్రీ గంగూలీ అంచనా వేశారు.

భారతదేశంలో నూనె పరిశ్రమ



ఆధునిక ప్రపంచారంభంలో పెట్రోలియంను దీపాలను వెలిగించటానికి ఉపయోగించేవారు. కిరసనాయిలు వాడడం క్రమక్రమేణ దేశదేశాలకూ వాడవాడలకూ పాకి, ప్రస్తుత శతాబ్దారంభంనాటికి దీన్ని కుగ్రామాలలోకూడా వాడటం జరిగింది. అయితే కారు ఇంజనును కనిపెట్టినపుడే నూనెపరిశ్రమకు [illegible] ప్రస్తావన జరిగిందని చెప్పాలి. కానీ ఈదేశంలో రోడ్లు కార్లు లేకపోవటంతో, ఈదేశంలో నూనెపరిశ్రమ ప్రపంచంలో యితర దేశాలవలె, బాగా అభివృద్ధి చెందక పోవటంలో ఆశ్చర్యం లేదు.

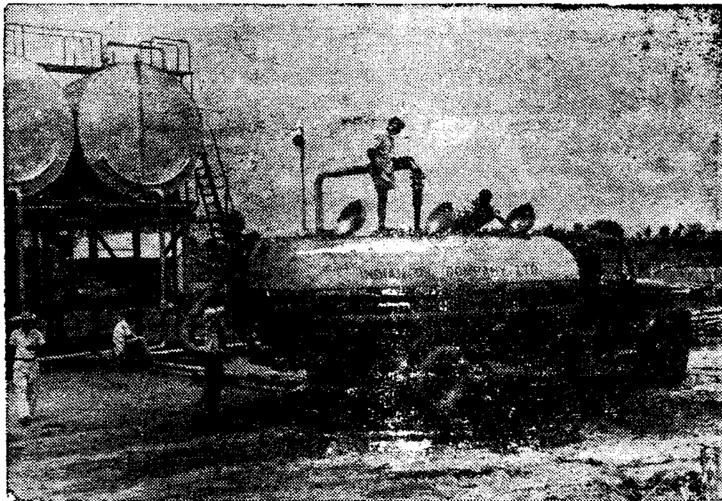
భూగర్భ శాస్త్ర విషయక సర్వేలనూ, నూనెకొరకు బావుల త్రవ్వకాలనూ, మొదటిరోజులలో ఉత్సాహంతో కొనసాగించటం జరగలేదు. 1950 నుంచి 1960 మధ్యకాలంలో బ్రిటిష్‌భూగర్భ శాస్త్రజ్ఞులు, అస్సాంలో నూనె గనులతో మొత్తం 50 లక్షల టన్నుల నూనె మాత్రం యింకా నిల్వవున్నట్లు అంచనా వేశారు. ఇక మిగతా దేశంలో నూనె మృగ్యమైనట్లే కనిపించింది. జాతీయ ప్రభుత్వం అధికారంలోకి వచ్చిన తర్వాతనే దేశంలో మిగతా భాగాలలో నూనెకై అన్వేషణ ఆరంభమైంది.

నూనె రిజర్వులు

1956 లో నూనె, సహజ వాయువుల సంఘాన్ని యేర్పాటు చేయటం జరిగినతర్వాత, ఇతర దేశాల నిపుణుల సహాయంతో దేశంలో నూనెను అన్వేషించటం జరిగింది. ఈఅన్వేషణల ఫలితంగా దేశంలో నూనె రిజర్వులు అధికంగా వున్నట్లు తేలింది. ఒక్క గుజరాత్ ప్రాంతంలోనే కోట్ల టన్నులకు పైగా నూనెవున్నట్లు

సోవియట్ నిపుణుల సహాయంతో, నిర్ణయించారు. భారతప్రభుత్వము, బర్మా నూనెకంపెనీ కలిసి సమిష్టిగా యేర్పాటుచేసిన ఆయిల్ ఇండియా కంపెనీ పరిశీలనను జరిపి, అస్సాంలో అదనంగా మరో ఐదుకోట్ల టన్నుల నూనె వున్నట్లు నిర్ధారణ చేసింది. వీటికితోడుగా గుజరాత్‌లో సుమారు 11,000 మిలియన్ ఘనపు మీటర్లు, అస్సాంలో 32,000 మిలియన్ ఘనపు మీటర్లు, సహజ వాయువున్నట్లుగా గూడా రుజువు అయింది.

తదాదిగా ఈ దేశంలో నూనె అన్వేషణ విషయంలో సోవియట్ నిపుణులు, జర్మన్, బ్రిటిష్, అమెరికన్, ఫ్రెంచ్, ఇటాలియన్, యుగోస్లావ్, రుమేనియన్, నిపుణులు, యితర దేశాల నిపుణులు సహాయంచేశారు. యింకా సహాయం చేస్తునేవున్నారు. దేశంలో పదికోట్ల



టన్నుల నూనె రిజర్వులు వున్నట్లుగా అప్పుడే నిర్ణయించటం అయింది. ఈ దేశంలో నూనె రిజర్వులు 400 కోట్ల టన్నుల దాకా వుండవచ్చునని నమ్ముతున్న విజ్ఞాన శాస్త్రవేత్తలు గూడా వున్నారు.

ఉత్పత్తి పెరుగుదల

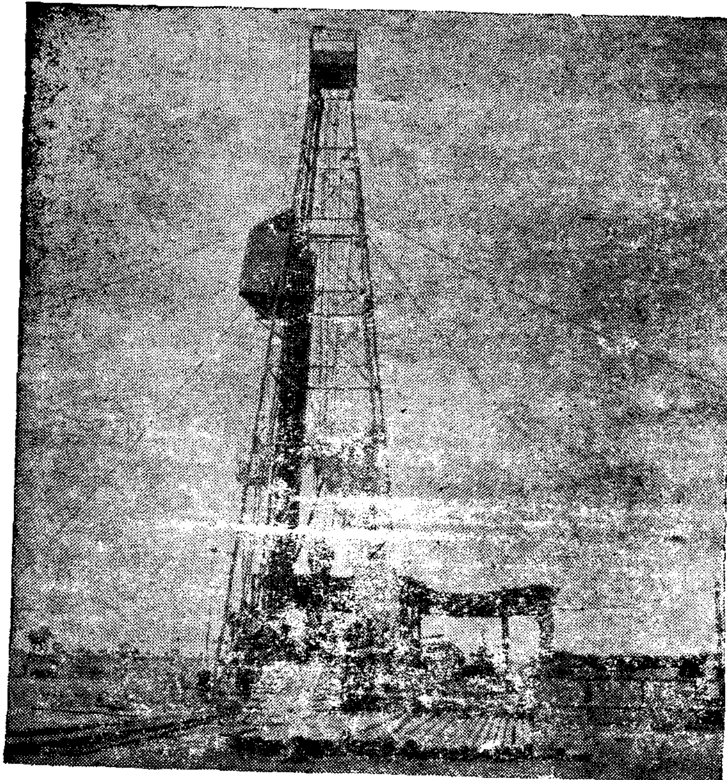
దేశంలో నూనె ఉత్పత్తి బాగా పెరుగుతున్నప్పటికీ, మొత్తం నూనె ఉత్పత్తి మన అవసరాలకు తగినంతగా లేదనేచెప్పాలి. నూనె, సహజ వాయువుల సంఘం 1961 – 62 లో సుమారు 40,000 టన్నుల నూనెను ఉత్పత్తి చేయగా, 1963-64 లో యిది సుమారు పది లక్షల టన్నుల నూనెను తయారుచేసింది. ఈ సంఘం 1966 నాటికి సుమారు మూడు మిలియన్ టన్నుల నూనెనూ, 1961 నాటికి సుమారు 10 మిలియన్ టన్నుల నూనెనూ ఉత్పత్తి చేయగలరని తలంపు.

ఆయిల్ ఇండియా కంపెనీగూడా గణనీయంగా అభివృద్ధిచెందింది. అప్పుడే యిది ఏడాదికి సుమారు ఒక మిలియన్ టన్నుల

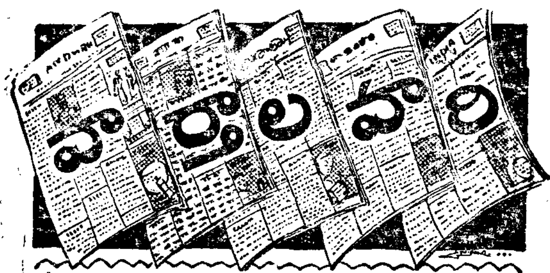
నూనెను తయారుచేస్తున్నది. తృతీయ ప్రణాళి కాంతానికి ఇది యేడాదికి సుమారు 3 మిలియన్ టన్నులు నూనె ఉత్పత్తి చేయగలదు.

నూనె శుద్ధి కర్మాగారాలు

ఈ శతాబ్దారంభంలో దిగ్బాయ్‌లో నూనె శుద్ధి కర్మాగారాన్ని యేర్పాటుచేసిన తర్వాత, 1950 ఆ ప్రాంతంవరకు దేశంలో నూనె శుద్ధి కర్మాగారాలను యేర్పాటుచేయటంలో అభివృద్ధి కనిపించలేదు. 1950 ఆ సమీప కాలంలోనే ప్రైవేట్ రంగంలో మూడు నూనె శుద్ధి కర్మాగారాలను యేర్పాటు చేయటం జరిగింది. 1963 ఆరంభంనాటికి ఈ నూనె శుద్ధి కర్మాగారాల శక్తి పెరిగి, 7 లక్షల టన్నులకుపైగా నూనెను యివి శుద్ధిచేయగలిగాయి. 1962 వరకు పబ్లిక్ రంగంలో నూనె శుద్ధి కర్మాగారం ఒక్కటిగూడా యేర్పాటుచేయబడలేదు. 1962



లోనే నూన్మతివద్ద రుమేయనన్ సాంకేతిక, ఆర్థిక సహాయంతో నూనె శుద్ధి కర్మాగార మొదటి స్థాపింపబడింది. 1965 జనవరి 15న బరౌనీవద్ద మరో నూనె శుద్ధి కర్మాగారానికి ప్రారంభోత్సవం జరిగింది. ఈ కర్మాగారం రెండు మిలియన్ టన్నుల నూనె శుద్ధిచేయగలదు. (23వ పేజీలో)



రవాణా రేట్ల హెచ్చింపువల్ల ఎగుమతులు దెబ్బతినవు.

ఎగుమతికి ఉద్దేశించిన ఇనుము, ముడిమాంగనీసులకు ఇచ్చిన మినహాయింపులు కొనసాగగలవని ఆయన చెప్పారు. దానికితోడు ఎగుమతికి సంకల్పించిన మరికొన్ని వస్తువులపై రవాణా రేట్లు తగ్గగలవని, అయితే హెచ్చింపు ప్రతిపాదనలవల్ల ఎగుమతులకు దెబ్బ తగలగలదని భవిష్యత్తులో ఎన్నడైనా భావించిన పక్షంలో మొత్తం పరిస్థితిని అంతటిని పునఃపరిశీలించి అవసరమైన చర్యలను తీసుకొనగలమని ఆయన చెప్పారు.

రైల్వే బడ్జెటుపై జరిగిన కోతతీర్మానం చర్చలో శ్రీశామ్‌నాధ్ జోక్యం కల్గించుకొని మాట్లాడుతూ, ఢిల్లీ రింగ్ రైలు పథకం 1967సంవత్సరాంతానికి పూర్తి కాగలదని, ఇంతవరకు మూడవ వంతు పనిజరిగినదని తెలిపారు.

ఈ పథకం క్రింద ఇంకా 11 మైళ్ళరైలు మార్గాలను వేయవలసి ఉన్నదని, రింగ్ రైలు మార్గంలో ప్రస్తుతం ఉన్న అయిదు స్టేషన్లతో సహా 12 స్టేషన్లు ఉంటాయని, పథకం అమలుకు రూ. 6. 75 కోట్ల రూపాయల ఖర్చు కాగలదని విద్యుచ్ఛక్తితో లేదా డీసెల్‌తో నడిచే రైళ్ళను ఈ మార్గంపై ప్రవేశ పెట్టాలని యోచిస్తున్నామని ఆయన చెప్పారు.

దేశంలోని వివిధ ప్రాంతాలలో కొత్తరైలు మార్గాల కోసం సభ్యులు చేసిన విజ్ఞప్తులను గురించి ఆయన ప్రస్తావిస్తూ కొత్త మార్గాల విషయంలో నిధులకొరత ఉండడమే పెద్ద అడ్డంకిగా ఉన్నదని, నాల్గవప్రణాళికలో కొత్త మార్గాలకు 45 కోట్ల రూపాయలు మాత్రమే లభించగలవని భావిస్తున్నామని అన్నారు.

నగరాలలో రద్దీగా ఉండే ప్రాంతాలలో ఓవర్ బ్రిడ్జిలను అండర్ బ్రిడ్జిలను నిర్మించవలసిన అవసరం ఉన్నదని ఆయన అంగీకరించారు.

రోడ్డు రవాణా సంస్థ వార్షిక నివేదికలు.

ఆంధ్రప్రదేశ్ రోడ్డు రవాణా సంస్థ వార్షిక నివేదికలు శాసనసభకుసమర్పించడంలో విపరీతమయిన జాప్యం జరుగుతున్నందుకు ప్రతిపక్షసభ్యులు నిన్న తీవ్రంగా నిరసించారు. ప్రతిపక్షసభ్యులు అభిప్రాయంతో సభాపతి శ్రీ బి. వి. సుబ్బారెడ్డి ఏకీభవించారు.

కార్మిక, రవాణా శాఖల మంత్రి శ్రీ బి. వి. గురుమూర్తి 1962 - 63 సంవత్సర ఆంధ్రప్రదేశ్ రోడ్డు రవాణా సంస్థ వార్షిక నివేదికను సభముందు ఉంచినప్పుడు ఈసమస్య ఉత్పన్నమయింది. చట్టం ప్రకారం 1963 – 64 సంవత్సరం నివేదిక సభముందు ఉంచవలసిఉంది.

ఈ విలంబన గురించి ఒక సభ్యుడు పేర్కొనగా, ఆడిటర్ జనరల్ నివేదిక ఆలస్యంగా అందుతున్నందున, ముద్రణ విషయంలో జరుగుతున్న జాప్యం ఇందుకు కారణమని మంత్రి చెప్పారు. శాసనసభ ప్రస్తుతం సమావేశం ముగిసేలోగా 1963 - 64 సంవత్సర నివేదికను తప్పనిసరిగా అందజేయగలనని మంత్రి పేర్కొన్నారు.

నట్ట బద్ధమైన బాధ్యత ఉన్నప్పుడు ఒక పని చేయడంలో విఫలమయితే, దాని పరిణామాలను సభ పరిశీలించవలసి ఉంటుందని సభాపతి సూచించారు. అది బహిరంగ అభిశంసన అని శ్రీ తెన్నేటి విశ్వనాథం చెప్పినప్పుడు, ఈ విషయం సభాధిక్కారణ కాదా అని సభాపతి ప్రశ్నించారు.

ఒక సంస్థపై చర్య తీసుకొన్నప్పుడు మాత్రమే, ఇతరులు కండ్లు తెరుస్తారని సభాపతి చెప్పారు.

ఇటువంటి సందర్భాలలో ఎప్పుడూ ఏదో సంజాయిషీ వస్తున్నదని, ఈ విషయంలో ప్రభుత్వం ఏం చర్య తీసుకుంటున్నదని సభాపతి మంత్రిని అడిగారు.

ఈ జాప్యాలపై చర్య తీసుకోడానికి చట్టంలో అవకాశం లేదని మంత్రి వాదించగా, సభవారు ఇంత నిస్సహాయ స్థితిలో ఉంటే సభ ముందు ఏ నివేదికలు ఉంచకుండా ఉండడం మంచిదని సభాపతి వ్యాఖ్యానించారు.

మంత్రి కనీసం ఏ చర్య అయినా తీసుకునే స్థితిలో ఉండాలని సభాపతి సూచించగా, ఛీఫ్ ఎగ్జిక్యూటివ్ ఆఫీసర్ నుంచి లిఖిత పూర్వకమైన సంజాయిషీ తీసుకుంటామని శ్రీ గురుమూర్తి తెల్పారు. ఆ అధికారి ఇప్పటికే ఏదో సంజాయిషీ ఇచ్చారని, ముందు ఏమి చేయాలనేదే ఇప్పటి ప్రశ్న అని సభాపతి పేర్కొన్నారు.

ఇది సభా ధిక్కారణగా పరిశీలించాలని శ్రీ తెన్నేటి, శ్రీ పి. వెంకటేశ్వర్లు చెప్పారు.

నిలువలలో తగ్గుదల, వడ్డీలకు సొమ్ము కేటాయించే ముందు, రోడ్డు రవాణా సంస్థకు 166 లక్షల 33 వేల రూపాయలు లాభం వచ్చినట్లు 1962 - 63 నివేదికలలో తెలియ జేశారు. 1961 - 62 నికరాదాయం 659. 69 లక్షలు కాగా 1962 - 63లో 700 57 లక్షలు వచ్చినట్లు తెల్పారు.

చిత్తూరునుంచి రాజధానికి త్వరలో సరాసరి రోడ్డు రవాణా.

శ్రీ గురుమూర్తి వివరణ.

కార్మిక ఉపాధి కల్పన శాఖ పద్దతులపైన, వాహనాలమీద పన్నులు పద్దుపైన జరిగిన చర్చకు ప్రత్యుత్తరమిస్తూ ఆయన ఈ సంగతి తెలియజేశారు.

మంత్రి ప్రత్యుత్తరం ఇచ్చిన మీాదట సభవారు, కార్మిక, ఉపాధి కల్పన శాఖ పద్దుక్రింద రు. 1,04.94,000 వాహనాల మీాద పన్నులు పద్దు క్రింద రు. 14,95,000 మంజూరు చేయాలన్న ప్రతిపాదనను ఆమోదించారు. ప్రతిపక్షం ప్రతిపాదించిన కోత తీర్మానాలన్నిటినీ సభవారు తిరస్కరించారు.

మంత్రి శ్రీ గురుమూర్తి ఈ పద్ధతులపై జరిగిన చర్చకు సమాధానం ఇస్తూ, జాతీయం చేయబడిన రవాణా వ్యవస్థ నిర్వహణ సామర్థ్యాన్ని అభివృద్ధి పరచేందుకు, ప్రభుత్వం, రోడ్డు రవాణా సంస్థ శాయశక్తులా కృషిచేస్తున్నట్లు చెప్పారు రోడ్డు రవాణా సంస్థ నూతన అధ్యక్షుడు శ్రీ వి. బి రాజు సొంత ఆలోచనలు కల వ్యక్తి అనీ, ఆయన పర్యవేక్షణలో పరిస్థితులు అభివృద్ధి చెందగలవని నమ్మవచ్చుననీ అన్నారు

స్థూలంగా చూచినట్లయితే రోడ్డు రవాణా సంస్థ ప్రజలకు గొప్ప సేవచేస్తోందని చెప్పవచ్చు

వని, ఆదినుంచి ఇప్పటివరకూ అది సాధించిన అభివృద్ధిని సమీక్షించినట్లయితే, తమవాదాన్ని నిరూపించగల సాక్ష్యం పుష్కలంగా లభిస్తుందనీ చెప్పారు. రాష్ట్ర రాజధానికి ఇప్పుడు 17 జిల్లా కేంద్రాలలో సరాసరి రోడ్డు రవాణా సదుపాయాలు కలవని ఆయన తెలియజేశారు.

"1964-65 సంవత్సరాంతానికి రోడ్డురవాణా సంస్థలో రు. 13.12 కోట్లు పెట్టుబడి పెట్టడం జరిగింది ఇందులో కేంద్ర, రాష్ట్ర ప్రభుత్వాలకు వాటా వుంది. రాబడి పన్ను క్రింద ఈ సంస్థ రు. 1.62 కోట్లు చెల్లించింది అయినప్పటికీ, ఋణాలమీద, పెట్టుబడిమీద 5.2 శాతం ప్రతిఫలం లభించింది. ఇది ప్రశంసనీయమైన విషయం" అని శ్రీ గురుమూర్తి చెప్పారు.

పాత బస్సుల స్థానే కొత్తవాటిని తెప్పించేందుకు రవాణా సంస్థ చర్యలు తీసుకుంటోందని చెబుతూ, ఈ ఏడు 200 కొత్త బస్సులను ప్రవేశపెట్టటం జరిగిందని మంత్రి వెల్లడించారు. రానున్న రెండు మూడేళ్ళలో ఇప్పుడున్న 475 పాత బస్సుల స్థానే కొత్తవి రాగలవనీ, రవాణా సంస్థ నిన్నటే పనికిరాని వాహనాలను, విడిభాగాలను, వేలంవేసి రు. 13 లక్షలు సంపాదించిందనీ వివరించారు.

సిబ్బంది, మార్గాలు, ఆదాయం వగైరా విషయాలకు సంబంధించి రవాణా సంస్థ సాధించిన ప్రగతిని మంత్రి సమీక్షించారు. రవాణా సంస్థ సాధించదగు అభివృద్ధి ఇంకా ఎంతో ఉన్నదని ప్రభుత్వం భావిస్తున్నదనీ, సంస్థ నిర్వాహణ సామర్థ్యాన్ని పెంపొందింప జేసేందుకు శాయశక్తులా కృషి జరుగుతున్నదనీ ప్రకటించారు.

కర్నూలు జిల్లాలో రోడ్డు రవాణా జాతీయీకరణ పథకాన్ని ప్రస్తావించి, సుప్రీంకోర్టు తీర్పు మూలంగా దానిని ఉపసంహరించవలసి వచ్చిందని శ్రీ గురుమూర్తి చెప్పారు. ఈకారణంగా రవాణా సంస్థకు రు. 15 లక్షలు నష్టం కలిగిందనీ, దీనికి తోడు బస్సు యజమానులకు రోజుకు రు. 125 చొప్పున నష్టపరిహారం చెల్లించవలసిందిగా అది ఆదేశించబడిందనీ తెల్పారు. "కర్నూలు జిల్లాలో రవాణా జాతీయీకరణకు సవరించబడిన ఒక పథకాన్ని రాష్ట్రప్రభుత్వం గత నెలలో గెజెట్‌లో ప్రకటించింది. బస్సు యజమానులకుగాని, తదితరులకుగాని ఏవైనా అధిక్షేపణలు ఉంటే తెలియజేసుకునేందుకు ఒక నెలరోజులు గడువు ఇవ్వబడింది. ఈ గడువు అనంతర అధికారులు ఆ అధిక్షేపణలను విచారిస్తారు. ఆ మీదట కర్నూలు జిల్లాలో ఈ పథకం అమలులోకి వస్తుంది" అని ఆయన వివరించారు.

రవాణా పర్మిట్లకు సంబంధించిన నిబంధనలను, పద్ధతులను సూక్ష్మీకరించినందువల్లనూ తదితర చర్యలు తీసుకున్నందు వల్లనూ ఇప్పుడు రాష్ట్రంలో వర్తకవాణిజ్యాలు స్వేచ్ఛగా కొనసాగుతున్నాయనీ, లారీ యజమానులనుంచి ప్రస్తుతం ఎలాంటి ఫిర్యాదులు రావటం లేదనీ మంత్రి తెలియజేశారు.

కార్మికుల కోరికలకు సంబంధించినంతవరకూ కరువుభత్యాన్ని జీవన వ్యయ సూచికతో జత పరచాలన్న సూచనను తాము ఆమోదించజాలమనీ, అ సూచనను ఆమోదించినట్లయితే

ప్రభుత్వానికి ఖర్చు చాలా ఎక్కువ అవుతుం దనీ ఆయన తెల్పారు.

వివాదాలను రాజీద్వారా పరిష్కరించా లన్నదే ప్రభుత్వ విధానమని చెబుతూ "కొన్ని సందర్భాలలో నేను సైతం రాజీ కుదిర్చే అధి కారిగా వ్యవహరించి, స్నేహపూర్వకమైన పరి ష్కారాలను సాధించాను" అని శ్రీ గురు మూర్తి వెల్లడించారు.

భారీ విద్యుత్ పరికరాల కర్మాగారం, హెచ్. ఎం. టి. తదితర అనుబంధ పరిశ్రమలు ఏర్పాటు అయినమీదట రాష్ట్రంలో ఉద్యో గావకాశాలు పెరుగుతాయని మంత్రి చెప్పారు.

కార్మికులకు న్యాయం సమకూర్చేందుకు ప్రభుత్వం కృషిచేయగలదంటూ తాములోగడ ఇచ్చిన హామీని పునరుద్ఘాటిస్తూ శ్రీ గురు మూర్తి తమ ప్రసంగాన్ని ముగించారు.

రోడ్డురవాణా సంస్థతీరు.

రవాణా సంస్థ నిర్వహింపబడుతున్న తీరు తెన్నులను నిశితంగా విమర్శిస్తూ, ఈ సంస్థకు నష్టాలు వస్తూండటం నిజంగా ఆశ్చర్యకరమైన విషయమని శ్రీ శర్మ అన్నారు. ఈ నష్టాలు ఎందుకు వస్తున్నాయో విచారించేందుకు ఒక సంఘాన్ని నియమించవలసిందని ప్రభుత్వానికి విజ్ఞప్తి చేశారు.

సుప్రీంకోర్టు తీర్పు మూలంగా కర్నూలు జిల్లాలో ఉపసంహరించినరోడ్డురవాణాజాతీయా కరణ పథకాన్ని తిరిగి ఎప్పుడు ప్రవేశపెట్టేది తెలుసుకోగోరుతున్నామని ఆయన చెప్పారు. సుప్రీంకోర్టు జాతీయాకరణ కార్యక్రమాన్ని కొట్టివేయలేదన్న విషయం ఈ సందర్భంలో శ్రీ శర్మ జ్ఞప్తికి తెచ్చారు.

అంతకు మునుపు కాంగ్రెసు సభ్యుడు శ్రీ సి. రామస్వామి మాట్లాడుతూ జిల్లాలలో ప్రయాణం చేసే బస్సులలో ఖాళీ వచ్చినప్పు డల్లా ప్రయాణీకులను ఎక్కించుకోవలసిందని ఆర్. టి. సి. అధికారులకు ఉత్తర్వు చేయమని కోరారు,

శ్రీ వి. రామచంద్రారెడ్డి (కమ్యూనిస్టు) ప్రసంగిస్తూ వ్యవసాయ కూలీల కనీస వేతనాలు పెంచాలని విజ్ఞప్తి చేశారు ప్రభుత్వ ప్రాతి పదిక విధానంలో మార్పువస్తే తప్ప, ఆర్. టి. సి. నిర్వహణలో అభివృద్ధి ఉండదేమోనని ఆయన సందేహం వ్యక్తం చేశారు.

శ్రీ ఎం. రామగోపాలరెడ్డి (ఎస్. డి.) మాట్లాడుతూ కరువు భత్యాన్ని జీవన వ్యయ సూచితో జత పరచాలని సూచించారు. ఈసం వత్సరం సమ్మెలు తక్కువగా జరిగాయన్న భావంతో కార్మిక వర్గంలో నెలకొని ఉన్న పరిస్థితి విషయమై ఏమాత్రం బేఫర్వాగా వ్యవ హరించరాదని ప్రభుత్వానికి ఆయన హెచ్చ రిక చేశారు. హైదరాబాద్ నగరం చుట్టుపట్ల ప్రైవేట్ బస్సులలో ప్రయాణం చేసే ప్రజల దురవస్థను శ్రద్ధగా పరిశీలించాలని శ్రీ రెడ్డి కోరారు.

శ్రీ పి. సుబ్బయ్య (కమ్యూనిస్టు) చర్చను ముగిస్తూ నానాటికి పెరుగుతున్న నిరుద్యోగ సమస్యను ఎదుర్కొ గలిగేందుకు లఘు పరిశ్ర మలను, వ్యవసాయ రంగంమీద ఆధారపడి ఉండే పరిశ్రమలను విరివిగా ఏర్పాటు చెయ్యా లని సూచించారు, రెండవ పంచవర్ష ప్రణాళి కాంతానికి సుమారు 3 లక్షల మంది నిరుద్యో

గుఉండగా మూడవ ప్రణాళికాంతానికి వారి సంఖ్య ఏడు లక్షలకు పెరుగుతుందన్నారు ప్రభుత్వం జాతీయం చేసిన మార్గాలలోనే ప్రైవేట్ బస్సులను నడిపేందుకు ఎలాఅనుమతిస్తున్నారో తమకు ఆశ్చర్యంగా ఉన్నదని ఆయన చెప్పారు.

(నూనె పరిశ్రమ ... 18 వ పేజీ తరువాయి)

మూడో నూనె శుద్ధి కర్మాగారం గుజరాత్ లో యేర్పాటౌతుంది. అంక్లేశ్వర్ వద్ద కనిపెట్టిన నూనెను శుద్ధిచేయటానికి ఈ కర్మాగారం ఉద్దేశించబడింది ఈకర్మాగారం బాగా అభివృద్ధిచెందినపుడు యిది మూడు మిలియన్ టన్నుల నూనెను శుద్ధిచేయగలదు. ఈ నూనె శుద్ధి కర్మాగారంలో మొదటి యూనిట్ లో 1965 మధ్యలో నూనెను శుద్ధిచేయటం ప్రారంభిస్తారు. ఈ కర్మాగారాలన్నీ నూటికి నూరు పాళ్ళు ప్రభుత్వసంస్థలు. ఈ నూనె శుద్ధి కర్మాగారాలను యేర్పాటుచేయటంతో సహాయం చేసినందుకు రుమేనియా, రష్యా ప్రభుత్వాలకు కృతజ్ఞత తెలుపవలసివున్నది. కొచ్చిన్ లో మరో నూనె శుద్ధి కర్మాగారాన్ని నిర్మిస్తున్నారు. మద్రాసులో మరో కర్మాగారాన్ని యేర్పాటుచేయాలని కూడా తలంచారు.

చతుర్థ పంచవర్ష ప్రణాళికా కాలంలో దేశంలో తూర్పు ప్రాంతంలో హాల్దియావద్ద ఒకటి, వాయవ్య ప్రాంతంలో మరొకటి నూనె శుద్ధి కర్మాగారాలను నిర్మించాలని తలంపు. ఈ కర్మాగారాలన్నింటిని స్థాపించి, ప్రస్తుతమున్న వాటిని అవసరమైనచోట అభివృద్ధిపంచినపుడు యివి పెట్రోలియం వస్తువుల విషయంలో దేశ అవసరాలను తీర్చగలవని, ఈ విషయంలో చాలవరకు స్వయంసమృద్ధిని సాధించవచ్చునీ చెప్పవచ్చును.

ఆర్. టి. సి. బస్సులపై పన్ను రద్దుచేయాలని కూడా శ్రీ సుబ్బయ్య వాదించారు.

మంత్రి చర్చకు ప్రత్యుత్తరం ఇచ్చినమీదట సభవారు రవాణాశాఖ పద్దులను ఆమోదించారు.

ఆర్. టి. స. సిబ్బంది అనుసరించే వైఖరి.

రోడ్డు రవాణాసంస్థ సిబ్బంది ప్రయాణీకుల పట్ల ఉదాత్తంగా వ్యవహరించేటట్లు చూడవలసిందని సభాపతి శ్రీ బి. వి. సుబ్బారెడ్డి నేడు రాష్ట్ర శాసనసభలో రవాణాశాఖ మంత్రికి సూచించారు.

రవాణా పద్దుపై జరిగిన చర్చకు రవాణా శాఖమంత్రి సమాధానమిస్తూన్నప్పుడు సభాపతి జోక్యంచేసుకుని ఆర్. టి. సి సిబ్బంది అనుచితంగా వ్యవహరించిన అనుభవాన్ని తాను పొందానని చెప్పారు. తాను కుటుంబ సమేతముగా ఆర్. టి. సి. బస్సులో ప్రయాణం చేసిన ఉదంతాన్ని తెలియజేశారు.

తాము ప్రయాణిస్తున్నప్పుడు వర్షం కురుస్తున్నదని, ఒక టాక్సీ పిలిపించవలసిందిగా సిటీ బస్సు డిపోలో సిబ్బందిని, అడుగగా, తనవిజ్ఞప్తిని ఎవరూ పట్టించుకోలేదని తెల్పారు. అటువంటి పరిస్థితులలో ఏ ప్రయాణీకునికైనా ఆర్. టి సి. సిబ్బంది సక్రమంగా తోడ్పడాలని సభాపతి అన్నారు. ఆర్. టి. సి. సిబ్బంది ప్రయాణీకులపట్ల సౌజన్యం చూపేటట్లు చూడవలసిందని మాత్రమే తాను మంత్రికి సూచిస్తున్నానని చెప్పారు.

ఈ సూచనను రోడ్డురవాణాసంస్థకు తెలియజేస్తానని మంత్రి హామీ ఇచ్చారు. సభాపతి

ఇబ్బందుల ఎదుర్కోవలసి వచ్చినందుకు మంత్రి విచారం వ్యక్తపరిచారు.

రోడ్‌రవాణా శాఖ వృద్ధికి ఆటంకాలు.

"వాహనాలపై పన్నులు" పద్దును ప్రతిపాదిస్తూ, ఈ శాఖకు పన్నుల రూపంలో సాలుసరి రు. 6 కోట్లు ఆదాయం వస్తున్నట్లు అంచనా వేయబడిందనీ, ఇదికాక, పర్మిట్ల జారీ పునరుద్ధరణ, సర్టిఫికేట్లు, లైసెన్సులు మొదలైన వాటి రుసుముల క్రింద రు. 63,75,000 బస్సుల లారీల యజమానులనుంచి వసూలు చేయబడుతున్నవనీ కార్మిక, రవాణా శాఖమంత్రి శ్రీ గురుమూర్తి వివరించారు. ఈవిధంగా మొత్తం రు. 6,63,75,000 ఆదాయంరాగా, సాలుసరి రు. 15,05,000 ఖర్చు అవుతోందనీ, ఇది మొత్తం ఆదాయంలో రెండు శాతానికి కాస్త ఎక్కువ అనీ తెల్పారు.

మంత్రి రవాణాశాఖ పరిపాలనా వ్యవస్థను వివరించి, రాష్ట్ర వ్యాప్తంగా ఒకే విధమైన మోటారు వాహనాల నిబంధనలను అమలులోకి తేవటం జరిగిందన్నారు.

జాతీయం చేయబడిన రోడ్డు రవాణా వ్యవస్థను ప్రస్తావించి, రాష్ట్ర ప్రభుత్వం ఇంతవరకూ రు. 5[illegible]7.56 లక్షలు తన వాటా పెట్టుబడిగా చెల్లించిందని మంత్రి చెప్పారు. 1963-64 సంవత్సరాంతానికి కేంద్ర ప్రభుత్వం, రైల్వేశాఖసంస్థ పెట్టుబడిలో తమ వాటాక్రింద రు. 171.83 లక్షలు చెల్లించాయనీ, ఒప్పందాన్ని అనుసరించి కేంద్రప్రభుత్వం 1964-65 ఆర్థిక సంవత్సరంలో ఇంకా రు. 24 లక్షలు చెల్లించవలసి ఉన్నదనీ తెల్పారు. రోడ్డురవాణా సంస్థ సామర్థ్యాన్ని అభివృద్ధి పరచేందుకు ప్రభుత్వం శాయశక్తులా కృషిచేస్తోందని ఆయన పేర్కొన్నారు.

పెట్టుబడి కొరత మూలంగా రోడ్డు రవాణా జాతీయీకరణ కార్యక్రమాన్ని ఇప్పటికంటే శీఘ్రముగా అమలుచేసే వీలులేదని శ్రీ గురుమూర్తి చెప్పారు. కేంద్ర, రాష్ట్ర ప్రభుత్వాలు సమకూర్చిన పెట్టుబడి తగినంతగా లేనందువల్ల, రవాణా సంస్థ తన విస్తరణ కార్యక్రమం అమలుకు సొంత సాధన సంపత్తిని వినియోగించుకుంటున్నదని తెల్పారు. రోడ్డు రవాణా సంస్థపై విధిస్తున్న రాబడిపన్ను, జాతీయీకరణ కార్యక్రమాన్ని శీఘ్రంగా అమలు చేయటానికి మరొక అంతరాయంగా ఉన్నదనీ, ఈ పన్ను ఆ సంస్థను క్రుంగదీస్తున్నదనీ మంత్రి అన్నారు. రవాణాసంస్థకు కేటాయించిన రు. 73 లక్షలు అత్యంతావశ్యకమని చెబుతూ, ఆయన తమ ప్రసంగాన్ని ముగించారు.

1975 నాటికి పూర్తిగా బస్సుల జాతీయం.

"1975 నాటికి రాష్ట్ర మంతటా బస్సు రవాణా జాతీయం చేయబడుతుంది. అప్పుడు 5 వేల బస్సులు కావలసి ఉంటవి." అని రోడ్డు రవాణా సంస్థ అధ్యక్షుడు శ్రీ వి. బి. రాజు నేడిక్కడ వెల్లడించారు.

రోడ్‌రవాణా సంస్థపట్ల ప్రజలలో తీవ్రమైన ప్రాతికూల్యం ఉన్నదని, దీనికి సంస్థలో పని చేస్తున్నవారిలో సేవా లోపమే ముఖ్య కారణమని ఆయన హెచ్చరించారు.

"ఇప్పుడున్న బస్సు డిపోలు 36. ఈ డిపోలలో మొత్తం 610 బస్సులు సెల్ఫ్ స్టార్టర్స

లేక మూలపడి ఉన్నాయి. జిల్లాలలో రూటు సరిగా లేనందున, రాజధానిలో 6 సం. రాలు పనిచేసే బస్సు, ఇక్కడ 3 సంవత్సరాలలో మూలపడుతోంది.''

ఈ ఏప్రిల్ మాసంలో విజయవాడలో టైర్ సోల్స్ ఫ్యాక్టరీ ఏర్పాటు చేస్తున్నాము. 65-66 సం. లో 300 కొత్తవి కొనేందుకు అతికష్టంపై ఒప్పందం కుదిరింది, కొత్తరూట్లలో బస్సులు వేయడంకన్నా, రూట్లలో ఉన్నవాటిని సక్రమంగా నిర్వహించేందుకు ప్రాధాన్యం ఇస్తాము'' అని శ్రీ రాజు కాంగ్రెస్ కార్యకర్తల సభలో చెప్పారు.

''సేవాభావంతో జాతీయం కాబడ్డ సంస్థలో సేవాభావం లేనందున వ్యతిరేకత, విమర్శ అన్నిచోట్ల వస్తున్నది. దీనికి వికేంద్రీకరణ ఒక్కటే మార్గంగా ఆలోచించాము.

ఆర్. టి. సి. ఆదాయం.

ఈ సంవత్సరం ఫిబ్రవరి నెలలో ఆంధ్రప్రదేశ్ రాష్ట్ర రవాణా కార్పొరేషన్ ఆదాయం మున్నెన్నడు లేనంత ఎక్కువ అయింది. ఈ సంవత్సరం ఫిబ్రవరి నెలలో ఈ కార్పొరేషన్ ఆదాయం 98 లక్షలుగా ఉంది. గత సంవత్సరం ఇదే నెలకన్నా ఈ సంవత్సరం ఫిబ్రవరిలో ఆదాయం 12 లక్షలు ఎక్కువగా ఉంది.

నెలకు ఒక కోటి రూపాయల ఆదాయాన్ని సాధించాలని ఈ కార్పొరేషన్ తీవ్ర కృషి చేస్తోంది.

ఈ ఫిబ్రవరి నెలలో 28 రోజులే ఉన్నాయి. లేకపోయినట్లయితే ఈనెల ఆదాయం కోటిరూపాయలు దాటి ఉండేదని అంచనా వేయబడింది

ఈ గమ్యాన్ని సాధించడంలో బాధ్యులైన కార్పొరేషన్ అధికారులను, సిబ్బందిని శ్రీ వి. బి. రాజు అభినందించారు.

శ్రీ రాజు ఒక వారం రోజులపాటు ఆంధ్ర, తెలంగాణాలలోని బస్సు డిపోలను సందర్శించడానికి బయలుదేరుతున్నారు.

కార్పొరేషన్ సర్వీసుల గూర్చి ప్రయాణీకుల భావాలు స్వయంగా ఈ పర్యటనలో తెలుసుకోవాలని ఆయన ఆలోచిస్తున్నారు.

సర్వీసుల స్థాయిని పెంచాలని శ్రీ రాజు జనవరిలో చైర్మన్ దశలో ప్రవేశించినప్పటి నుంచి కృషి చేస్తున్నారు.

విజయవాడ, కరీంనగర్, హనుమకొండలతో సహా ఆరు డిపోలను ఆయన ఈవరకే సందర్శించి ఉన్నారు. అప్పుడు ఆయన సూచననుసరించి పరిపాలనా పద్ధతులలో చాలా మార్పులు వచ్చాయి.

బస్సుల్లో నిలుపబడి ప్రయాణం.

ఆంధ్రలో ప్రజలు రైళ్ళలో సుఖంగా ప్రయాణం చెయ్యడానికి నోచుకోలేదు. కాగా బస్సుల్లోనైనా సుఖంగా కూర్చుని ప్రయాణం చేద్దామా అంటే, అదిగూడా వీలులేకుండా బస్సుల్లో నిలబడి ప్రయాణం చేయించడానికి, ప్రభుత్వం అనుమతి నిచ్చింది. స్త్రీలుకూడా మైళ్ళకొలది దూరం కష్టంగా నిలబడి ప్రయాణం చేయడం జరుగుతున్నది. స్వరాజ్యంవచ్చిన తర్వాత, మనం సాధించిన అభివృద్ధి బస్సుల్లో కూడా నిలబడి ప్రయాణం చేయించేవరకు వచ్చింది. ప్రయాణీకుల వత్తిడి హెచ్చిందంటే మరికొన్ని బస్సులు వేసుకోవడానికి బస్సు యజమానులు సిద్ధంగానే ఉన్నారు. కాని ప్రభుత్వం అందుకు ప్రోత్సహిస్తున్నట్లు కనిపించదు. బస్సు ప్రయాణీకుల కష్టాలను ప్రభుత్వం పట్టించుకోదా?

డ్రైవర్లకు సలహాలు

(గత సంచిక తరువాయి)

ఈ తప్పు చాలా సహజంగా పరిశీలకులకు గోచరిస్తుంది. ఓనరుకు తెలియకుండా గూడా జరగవచ్చు. పరిశీలకులు వున్న ప్రదేశాలలో నన్నా ప్యాసింజర్లను తీసుకొని పోకుండా వుండాలన్న ఉద్దేశ్యం డ్రయివర్లకు వున్నట్లు తోచదు. దీనివల్ల ప్రభుత్వంవారు చట్టవ్యతిరేక చర్యగా గుర్తించి శిక్షించేటప్పుడు అటు ఓనరు యిటు వర్కరు బాధపడాల్సి వస్తుంది. ఒకరిపై ఒకరు తప్పునెట్టి వేయటానికి పూనుకోరు. ప్రభుత్వంనివారింప దలచిన యీ ప్యాసింజర్ల చేరవేతనునిరోధించేందుకు ఓనర్లుముఖ్యంగా శ్రద్ధవహించాలి.

వీని సంఖ్య నానాటికీ పెరుగుతూవుంది. దానికి బండ్లు సరియైన కండిషన్‌లో లేనిలోపంగా మాత్రం చెప్ప పనిలేదు. శ్రద్ధలేని డ్రయివింగ్, బాధ్యత, జాగ్రత్త వహింపక అతివేగంగా పోవటం వలన, ఎక్కువ లోడుతో పోవటంవలన ఉన్న బ్రేకులుగూడా జారిపోయే సావకాశం వుంది. కంట్రోలు చేయటానికి చాలా శ్రమపడాలి. ఫలితం దక్కవచ్చు, లేక పోవచ్చు. మోటారుబండ్లు పాడవటమేగాక రిపేరు నిమిత్తం అయ్యే ఖర్చు కాలవిలంబనతో పాటు చెల్లింపవలసిన నష్టపరిహారము యివన్నీ కలిసి అటు ఆపరేటర్లను యిటు పనివారిని బాధలకు గురిచేస్తుంది. వారి సంగతెట్లావున్నా ఏ సంబంధములేక రోడ్డువెంట పోయేవారి ప్రాణాలు తీయటం జరుగుతూంది. ముఖ్యంగా మన రోడ్లపై మెల్లగా సాగేబండ్లు మనుష్యులు రద్దీగా వుంటారు. వీరినడకలో మనంకలిసి నడక సాగించాలి. వేగంగా పోతూ బండివుంది కదా అని పరుగెత్తికెళ్ళితే యితరులకో మనకో ప్రాణాపాయం తప్పదు. ఈ ఘోర విపత్తును తప్పించేబాధ్యత ముఖ్యంగా డ్రయివర్ల చేతుల్లో వుంది. వారు బండ్లను రద్దీ ప్రాంతాలలో మెల్లగా నడపటానికి అలవాటుపడి వుండాలి. రాత్రివేళ ఎదురుగా వచ్చే మోటార్లకు రోడ్డు కనిపించేందుకు డిమ్ లైట్లలో నడక సాగించాలి. క్రాసురోడ్లు, జంక్షన్‌లు, పాఠశాలలు, మార్కెట్లు రద్ది ప్రాంతాలు, రోడ్డు ప్రక్క గ్రామాలు వీనిని చూచి మెల్లగా బండ్లుపోనిస్తూ బండినడకను రోడ్డు ఎడమ ప్రక్కనే ఒత్తిగించుకొని పోవాలి. పరువెత్తి పాలు త్రాగేకంటే నిలబడి నీరు త్రాగటం మంచిది గదా! ఇట్టి విషయంలో చట్టానికి భిన్నంగా వర్తించే వారిని కఠినంగా శిక్షించటం జరుగుతూంది చట్టబద్ధంకాని పనికి పూనుకొని మీ ప్రాణాలను బలిపెట్టి యితరులను బలికొని బాధలకు గురికావద్దని కోరుతున్నారు. మోటారు యజమానులు పనివారు సహృదయతతో అర్థం చేసుకొని రోడ్డు ప్రయాణ రక్షణ బాధ్యత తీసుకొన గోరుతున్నారు. **

పాతరకం తుక్కుబస్సులు ఏనాడో 'కండెమ్' చేయవలసిన వాటికి, యింకా లైసెన్సులు యిస్తూ పొడిగిస్తున్నారు. ప్రజలు వాటిలో కూర్చుని ప్రయాణంచెయ్యడం నరకంలా ఉంటుంది. ప్రయాణీకుల సౌకర్యంరీత్యా అట్టివాటి లైసెన్సులు వెంటనే రద్దుచెయ్యాలి. ఆర్. టి. సి. బస్సులో ప్రయాణీకులకు సౌకర్యాలు ఆదర్శవంతంగా ఉండవలసింది. కాని వాటిలో నిలబడిగూడ ప్రయాణం చేయించడం హాస్యాస్పదం. ప్రయివేటు బస్సుల్లోను, ఆర్. టి. సి. బస్సుల్లోను వెంటనే నిలబడి చేసే ప్రయాణాలు రద్దుచెయ్యాలని ప్రభుత్వాన్ని కోరుతున్నాను.

(రామచంద్రపురం) చింతా సూర్యప్రకాశరావు.

Edited, Printed and Published by J. Bhaskara Rao, Ravaana Samaachar, Congress Office Road, Vijayawada-2 and Printed at Graama Swarajya Press, Vijayawada-2
Wrapper Printed at Sri SaradaPress, Vijayawada-2.